

WIJBESCHRIJVING KOSTVERLOREN

Louwrens Hacquebord
Rita Overbeek

INHOUD

1. INLEIDING

2. ONTWIKKELINGEN TOT ONGEVEER 1880

3. DE PERIODE 1880-1940

3.1. Tot de grenswijziging van 1912

3.2. De periode 1912-1940

De grenswijziging

Plannen

Bebouwing

4. ONTWIKKELINGEN NA DE TWEEDE WERELDOORLOG

LITERATUUR

1. INLEIDING

Kostverloren is een woonwijk in het westen van de stad Groningen. De wijk wordt in het zuidoosten begrensd door het Hoendiep, in het westen en noordwesten door de westelijke ringweg en de spoorlijn naar Delfzijl en in het noordoosten door het Reitdiep en de Friesestraatweg .

Het Reitdiep zorgde van oudsher voor de afwatering van de Drentse zandgronden en vormde tevens lange tijd de enige scheepvaartverbinding van de stad met de zee en Friesland. Met het graven van het Hoendiep in de zeventiende eeuw ontstond een nieuwe vaarverbinding met Friesland. Over land vormde de Friesestraatweg al vroeg de belangrijkste verbinding met het gebied ten westen van de stad.

Het laaggelegen kleigebied ten zuidwesten van het Reitdiep en de Friesestraatweg bestond tot ver in de negentiende eeuw voornamelijk uit grasland. In het begin van de jaren '80 van die eeuw werd door dit gebied de spoorlijn richting Delfzijl aangelegd. In dezelfde periode ontwikkelde zich langs het Hoendiep en het begin van de Friesestraatweg enige bebouwing.

Tot 1912 behoorde het gebied ten noordwesten van de huidige M. Hobbemastraat (en het denkbeeldige verlengde daarvan in zuidwestelijke richting) tot de gemeente Hoogkerk. In de laatste twee decennia van de negentiende eeuw ontwikkelde zich bij de spoorlijn een buurtschap, "Kostverloren". Bij de annexatie in 1912 telde de buurtschap zo'n 1200 inwoners. Hoewel het bestaande uitbreidingsplan na de grenswijziging al snel aangepast werd, werd het gebied pas vanaf het eind van de jaren '30 op planmatige wijze ingevuld. Het grootste deel van de wijk kwam zelfs na 1945 tot stand.

Na de Tweede Wereldoorlog werd het zuidelijke deel van de wijk gebouwd, grotendeels volgens het vooroorlogse uitbreidingsplan. Verder werd de westelijke begrenzing geaccentueerd door de aanleg van de ringweg en verdween de oorspronkelijke bebouwing ten noordoosten van de Friesestraatweg.

De wijk wordt aan alle kanten begrensd door fysieke barrières en ligt dan ook vrij geïsoleerd.

De Friesestraatweg vormt de belangrijkste ontsluiting van de wijk. Ten oosten hiervan ligt de Schildersbuurt, waarmee de wijk ruimtelijk nog het meest verbonden is (zie "Wijkbeschrijving Schildersbuurt").

Aan de overkant van het Hoendiep ligt aan de zuidzijde de Zeeheldenbuurt (zie "Wijkbeschrijving Zeeheldenbuurt"). Hiermee is de wijk via een (fiets)brug verbonden.

Ten westen van de ringweg tenslotte, die ook een visuele barrière vormt, liggen een industrie- en een sportcomplex.

2. ONTWIKKELINGEN TOT ONGEVEER 1880

Oorspronkelijk liep ongeveer op de plek van de huidige Friesestraatweg het riviertje de A dat uitkwam in het Reitdiep. In de tweede helft van de dertiende eeuw werd hierlangs een dijk aangelegd. Hierdoor werd het overstromingsgevaar minder en kon de laaggelegen kleigrond in gebruik worden genomen als weidegrond.

In dezelfde periode werd vanaf een punt verder naar het zuiden de loop van het riviertje in de richting van de stad verlegd. Daar kwam het samen met het water van de (ook naar de stad verlegde) Hunze. Het water van beide rivieren stroomde via het Reitdiep verder richting zee.

Het Reitdiep zorgde zo voor de afwatering van de hooggelegen Drentse zandgronden. Daarnaast vormde het de scheepvaartverbinding met zee en maakte het onderdeel uit van de vaarroute naar Friesland. De oorspronkelijke bedding van de A slibde vrij snel na het verleggen van de loop van het riviertje dicht.

In de zeventiende eeuw ontstond een kortere verbinding met Friesland toen het Hoendiep werd gegraven. Hierin werden grote delen van een reeds eerder (ten behoeve van militaire doeleinden) gegraven vaarweg opgenomen. Langs het Hoendiep werd een trekweg aangelegd.

De weg naar Friesland werd in 1842 verhard en kwam in bij het Rijk. In hetzelfde jaar werd de bocht in het Reitdiep ter hoogte van het noordelijk deel van de huidige wijk, waaraan het gebied de naam "Donghorn" ontleende, afgesneden. Hierdoor ontstond een driehoekig eiland, zoals te zien is op de Topografisch-Militaire Kaart uit 1864. Op die kaart is verder een weg aangegeven evenwijdig aan het Hoendiep, ongeveer ter hoogte van de huidige G. ter Borghstraat. Deze weg werd aangeduid als 'Zomerweg', hetgeen doet vrezen voor de begaanbaarheid ervan in de winter. Verder naar het zuiden was er nog een weggetje dat vanaf de Friesestraatweg doodliep in de weilanden.

Aan het begin van de jaren '60 van de negentiende eeuw was er nauwelijks sprake van bebouwing in het gebied. Bij de bocht in de Friesestraatweg stond een herberg met de naam "Kostverloren". Verder stond midden in de weilanden een molen.

Het laaggelegen kleigebied bestond hoofdzakelijk uit weidegrond. De verkaveling was blokgewijs en voor een deel zeer regelmatig.

3. DE PERIODE 1880-1940

3.1. Tot de grenswijziging van 1912

De grens tussen de gemeentes Groningen en Hoogkerk werd gevormd door de (oude) loop van het Reitdiep en een denkbeeldige lijn in het verlengde van de (huidige) 'dode' arm daarvan. In 1884 werd de spoorlijn naar Delfzijl in gebruik genomen. Deze liep voor een deel over het grondgebied van Hoogkerk.

Aan het eind van de negentiende en het begin van de twintigste eeuw werden ten zuidoosten van de spoorlijn een aantal straten aangelegd en bebouwd: de Korte- en de Smalstraat ten noordoosten van de Friesestraatweg en de Eerste en Tweede Spoorstraat aan de overkant daarvan. Aan deze straten en langs de Friesestraatweg zelf werden hoofdzakelijk arbeiderswoningen van één bouwlaag met kap gebouwd.

Het waren vooral de allerarmsten onder de arbeiders die zich in Kostverloren vestigden. Het ging zowel om landarbeiders als om (fabrieke)arbeiders uit de stad. Ook in de directe omgeving was overigens industriële werkgelegenheid. Vlak over het spoor, bij het Reitdiep, bevond zich de kunstmestfabriek, "Van Hoorn, Luitjens en Kamminga".

Op het Groningse grondgebied vond alleen rond de eeuwwisseling enige bebouwing plaats langs de Friesestraatweg. Het ging hier om enkele herenhuizen (o.a. "Buitenhof") en vrijstaande en dubbele woonhuizen voor de beter gesitueerden, sommigen met een grote tuin. Daarnaast stonden er enkele boerderijen.

Het gebied was wel opgenomen in het Algemene Uitbreidingsplan van J.A. Mulock Houwer (1906; zie de algemene stadsbeschrijving). In het betreffende deelplan was op de plek van de huidige Rembrandt van Rijnstraat een brede boulevard met gescheiden rijstroken gepland die onderdeel uitmaakte van de ringweg. Vanaf deze weg zou in zuidwestelijke richting een aantal straten aangelegd worden die eindigden op een boogvormige straat met in het midden een plein in de vorm van een halve cirkel.

Omdat de provincie al in 1906 te kennen gaf dat ze wilde dat Kostverloren bij Groningen gevoegd zou worden, werd er in afwachting van een eventuele grenswijziging nog niet begonnen met de uitvoering van het plan.

3.2. De periode 1912-1940

De grenswijziging

De gemeente Hoogkerk kon zich vanwege het verlies van een groot aantal inwoners niet erg vinden in de provinciale plannen. Ook de gemeente Groningen was aanvankelijk echter niet erg enthousiast omdat de kosten van de armenzorg sterk zouden stijgen.

Uiteindelijk kwam de grenswijziging op 1 januari 1912 toch tot stand. Hierbij werd het grondoppervlak van Groningen met 161 hectare vergroot en steeg het inwonertal met ongeveer 1200.

Vlak na de grenswijziging werd het noordelijk deel van de bocht in het Reitdiep gedempt.

Hierdoor ontstond de 'dode' arm en verdween het eilandje dat was ontstaan bij het afsnijden van de bocht.

Plannen

Hoewel het grondgebied van de gemeente door de grenswijziging vergroot werd, werd het uitbreidingsplan van Mulock Houwer niet aangepast aan de nieuwe situatie. In 1921 schreef Mulock Houwer nog dat het plan voor de westzijde van de stad omgewerkt diende te worden. Omdat het Reitdiep na de grenswijziging over een grote afstand ruim binnen de gemeentegrens viel, lag een bestemming als gemeentelijke haven volgens hem het meest voor de hand.

Van een dergelijke aanpassing van het plan kwam het echter niet. Dit was ook niet echt nodig omdat er van de zijde van de bouwers niet of nauwelijks belangstelling bestond voor dit deel van de stad. Toen er daadwerkelijk op grote schaal gebouwd ging worden, was dit op basis van een geheel nieuw uitbreidingsplan, dat gemaakt werd door H.P.J. Schut en H.P. Berlage.

In dat nieuwe uitbreidingsplan (1928; zie de algemene stadsbeschrijving) was de ringweg die Mulock Houwer voor ogen stond, gehandhaafd. Het stratenpatroon ten westen daarvan was rechthoekig. Naast de bestaande spoorwegovergangen waren nog drie verbindingen met het gebied ten westen van de spoorlijn geprojecteerd.

Het plan uit 1928 werd door de ontwerpers uitgewerkt en bijgesteld, hetgeen resulteerde in een nieuwe versie van het plan (1932). Ook hierin bleef de ringweg gehandhaafd. Het gebied ten westen hiervan was verdeeld in een aantal blokken van ongeveer gelijke omvang. Er was slechts één nieuwe spoorwegovergang geprojecteerd.

Bebouwing

Voorafgaand aan de grootschalige en planmatige bebouwing in het gebied ten zuiden van de voormalige gemeentegrens vond langs de Friesestraatweg en het Hoendiep reeds enige bebouwing plaats. Zo vestigde zich in 1913 aan het Hoendiep, vlak bij de spoorwegovergang, de stoom-, was- en strijkinrichting "De Hoop". Het gebouw, waarin tegenwoordig een koekfabriek gehuisvest is, werd ontworpen door de Groninger architect M.G. Eelkema en vertoont elementen van de "Um 1800"-stijl.

Aan het eind van de jaren '20 werd bij de bestaande negentiende-eeuwse bebouwing aan de westkant van de Friesestraatweg een dubbel woonhuis van drie bouwlagen met kap en kleine voortuinen gebouwd. Het ontwerp in verstrakte Amsterdamse School-stijl was van architect C. Laffra.

In 1933 werden langs het Hoendiep middenstandswoningen van twee bouwlagen met kap gebouwd. Het ontwerp in Interbellumstijl was van architect Joh. Prummel. Twee jaar later verrees aan het begin van de Friesestraatweg een complex woningen, eveneens in Interbellumstijl maar nu van drie bouwlagen met kap en met kleine voortuinen.

Pas vanaf het eind van de jaren '30 werd het gebied op wat grotere schaal ingevuld op basis van het uitbreidingsplan van Schut en Berlage uit 1932.

De in 1919 door spoorwegpersoneel opgerichte woningbouwvereniging Gruno bouwde in 1939 een complex van 168 woningen aan de noordelijke delen van de Adriaan van Ostade- en de Gerard Doustraat en de westelijke delen van de Gerard ter Borgh- en de Meindert

Hobbemastraat. Het complex, dat deel uitmaakte van een plan van in totaal 335 woningen, omvatte 44 beneden-, 88 boven- en 36 eengezinswoningen.

De eengezinswoningen, die aan de Gerard Doustraat gebouwd werden, telden twee bouwlagen met kap. De beneden- en bovenwoningen waren portiekwoningen van twee en drie bouwlagen met kap.

4. ONTWIKKELINGEN NA DE TWEDE WERELDOORLOG

Vanaf 1948 werd de wijk grotendeels volgens het uitbreidingsplan van 1932 afgebouwd.

De bocht in de Friese straatweg werd rechtgetrokken maar bleef herkenbaar in de driehoekige ruimte die begrensd wordt door de Jan van Goyenstraat, de Friesestraatweg en het noordelijke deel van de Rembrandt van Rijnstraat. De invulling van het rechthoekige stratenpatroon met woningen in de jaren '50 en '60 geschiedde in grote lijnen van noord naar zuid. Woningbouwvereniging Gruno, die ook voor de Tweede Wereldoorlog al actief was in het gebied, bouwde tot 1960 bijna 700 (beneden- en boven)woningen in Kostverloren.

in het verlengde van de Kraneweg te liggen, iets zuidelijker dan in het De Jan Steenstraat en de Jacob van Ruysdaelstraat kwamen plan van 1932 stond aangegeven. Bovendien werden ze niet doorgetrokken over het spoor. Verder werd het plantsoen ten westen van de wijk, waarin een grote vijver was opgenomen, in vergelijking met het plan vergroot. Hier werden twee scholen gebouwd, hetgeen ten koste ging van een woningblok.

De Rembrandt van Rijnstraat, die volgens het plan deel uit maakte van de ringweg, kreeg weliswaar voor een deel de geplande gescheiden rijstroken, maar niet de belangrijke verkeersfunctie. In plaats daarvan werd in de jaren '60 de westelijke ringweg aangelegd, hetgeen een accentuering van de al bestaande begrenzing betekende.

Ook in de jaren '70 werd in de wijk hier en daar nog gebouwd, onder andere aan de Korte- en de Smalstraat waar alle oorspronkelijke woningen gesloopt werden. Ten zuidoosten daarvan ontwikkelde zich enige bedrijvigheid die inmiddels ook al weer verdwenen is.

Aan het eind van de jaren '80 tenslotte verrees op de hoek van het Hoendiep en de Friesestraatweg (nadat de oorspronkelijke bebouwing al veel eerder gesloopt was) nieuwbouw ten behoeve van de P.T.T.

De bebouwing uit de M.I.P.-periode vormt slechts een klein deel van de totale bebouwing in de wijk en bevindt zich in het noordelijk deel en langs de Friesestraatweg en het Hoendiep. De oudste woningen zijn over het algemeen nog vrij gaaf, al hebben hier en daar wel verbouwingen plaatsgevonden. De woningen van woningbouwvereniging Gruno, die vlak voor de Tweede Wereldoorlog gebouwd werden, zijn begin jaren '80 gerenoveerd.

LITERATUUR

Akkerman, S. en G.L. Smid, Hoogkerk door de eeuwen heen, Uitgeverij de Vuurbaak, Groningen, 1976

Kloppenburg, D., De waterstaatkundige ontwikkeling van de omgeving der stad Groningen, Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap, 1950, blz. 4-19 + kaart

Kooij, P., Groningen 1870-1914; sociale verandering en economische ontwikkeling in een regionaal centrum, Van Gorcum, Assen/Maastricht, 1987

Mulock Houwer, J.A., De groei van Groningen onder het functioneeren der Woningwet, De Ingenieur, nr. 37, 1921, pp. 707-716